MA2012-4

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成２４年４月２７日

運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

（東京事案）

1　貨物船SINGAPORE GRACE作業員死亡

（地方事務所事案）

函館事務所

2　漁船第七十七北鳳丸火災

3　漁船第７春代丸転覆

仙台事務所

4　漁船第１八幡丸乗組員負傷

5　貨物船ATLANTIC PEARL陸上荷役施設損傷

横浜事務所

6　漁船勝栄丸転覆

7　貨物船第三英裕丸ヨットシャロンⅤ衝突

8　漁船勘十郎丸乗組員死亡

9　遊漁船宝成丸モーターボート尾崎衝突

10　セメント運搬船陸龍丸ケミカルタンカーJUSTINE衝突

11　貨客船さるびあ丸旅客船ヴァンテアン衝突

12　モーターボートＩWABUCHＩ同乗者死亡並びに乗組員及び同乗者行方不明

13　油タンカー栄豊丸乗組員死亡

14　ケミカルタンカーCRANE GAIA衝突（桟橋）

神戸事務所

15　プレジャーモーターボートＭＩＹＵＫＩⅡ衝突（消波ブロック）

16　コンテナ船ＤＡ　ＰＩＮＧ漁船第二大栄丸衝突

17　石材砂利運搬船第八勝丸衝突（防波堤）

18　水上オートバイでこ吉田水上オートバイｈｉｄｅ衝突

19　漁船第５住本丸ミニボート（船名なし）衝突

広島事務所

20　旅客フェリーおれんじぐれいす衝突（岸壁）

21　漁船１０５祐生丸乗揚

22　交通船第十八あき丸衝突（岸壁）

23　貨物船共和丸漁船明神丸衝突

24　漁船第八日真丸乗揚

25　モーターボート工隆丸Ⅲ乗揚

26　モーターボート海神丸衝突（かき筏）

27　プレジャーモーターボートさんぴか号衝突（岩場）

28　巡視艇みつかぜ乗揚

門司事務所

29　漁船恵比須丸転覆

30　旅客船なんごう２プレジャーボートみお丸衝突

31　押船明神丸バージみょうじん漁船征幸丸衝突

32　水上オートバイよしき丸海水浴客負傷

33　漁船豊漁丸乗組員死亡

34　旅客フェリーフェリーきょうと２乗組員負傷

長崎事務所

35　漁船京香丸乗組員行方不明

36　漁船海光丸乗組員行方不明

37　漁船茂福丸漁船辰豊丸衝突

38　モーターボート匠乗組員死亡

39　漁船吉栄丸火災

40　モーターボート和丸乗組員死亡

41　漁船泰進丸漁船礼喜丸衝突

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長　後藤昇弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

19　漁船第５住本丸ミニボート（船名なし）衝突

船舶事故調査報告書

平成２４年４月５日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　横山鐵男（部会長）
委　　員　庄司邦昭
委　　員　根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成２２年９月１０日（金）　０１時０２分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市姫路港東第１区 姫路市所在の妻鹿（めが）西防波堤灯台から真方位３２０°　１９０m付近 （概位　北緯３４°　４６.０′　東経１３４°　４０.８′）
事故調査の経過	平成２２年１１月１６日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 Ａ　漁船第５住本（すみもと）丸、１.５トン ＨＧ３－４２９８５（漁船登録番号）、個人所有 ７.０２m（Lr）×２.２４m×０.８１m、ＦＲＰ ディーゼル機関、２５.７４kW（漁船法馬力数）、平成６年６月１０日 Ｂ　ミニボート　（船名なし）、総トン数なし（船体重量３２kg） なし、個人所有 ２.５０m×１.１３m×０.４３m、超高分子ポリエチレン ガソリン機関、１.４７kW、不詳
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　男性　６２歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　昭和５１年１月３０日 免許証交付日　平成２１年４月２２日 （平成２６年７月４日まで有効） Ｂ　操縦者Ｂ　男性　５３歳 操縦免許なし
死傷者等	なし
損傷	Ａ　右舷船首から中央部にかけて水線付近に擦過痕 Ｂ　右舷船首の浮体、船外機上面に赤色塗料付着
事故の経過	Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、出漁のため、姫路港東第１区の妻鹿西防波堤（以下「西防波堤」という。）の内側に沿って約７ノットの対地速力で手動操舵により北西進した。 船長Ａは、Ａ船の船尾寄りにある操縦席に腰を掛けて操船に当たり、航行中は船首が浮上して前方に死角が生じると分かっていたが、西防波堤付近では他船を見たことがなかったので、他船はいないものと思い、そのまま航行を続けた。 Ａ船は、同じ速力で北西進中、平成２２年９月１０日０１時０２分ごろＡ船の船首部とＢ船の船首右舷側に取り付けてある浮体とが衝突した。

	Ｂ船は、西防波堤上での釣りを終えた操縦者Ｂと同乗者１人が乗船し、姫路市妻鹿漁港に向けて帰航の途に就いた。 操縦者Ｂは、西防波堤先端付近に入航するＡ船を認めたので、その航走波を避けるために船首を東方に向けて漂泊していたところ、Ａ船がＢ船に向かう態勢となって衝突の危険を感じ、同乗者と共にヘッドランプと懐中電灯を点灯してＡ船に向けて注意喚起を行った。 操縦者Ｂと同乗者１人は、Ｂ船の約３ｍ手前までＡ船が接近してきたとき、海に飛び込んだ。 船長Ａは、海上保安庁に本事故の通報を行った。	
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北西、風力　１、視界　良好 海象：潮汐　下げ潮の初期 月没時刻：１９時０３分	
その他の事項	船長Ａは、救命胴衣を着用していた。 操縦者Ｂは、Ｂ船の取扱説明書に航行は日出から日没までであり、夜間の航行は禁止と記載されていたが、読んでいなかった。また、Ｂ船には、白色の全周灯等を備えていなかった。 操縦者Ｂ及び同乗者１人は、救命胴衣を着用していた。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし なし Ａ船は、姫路港東第１区において、西防波堤の内側に沿って北西進中、船長ＡがＢ船に気付かず、同船に向けて航行し、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 船長Ａは、月没後の深夜であり、Ｂ船が灯火を表示していなかったこと、及び操縦者Ｂと同乗者が懐中電灯等を点灯したが、Ａ船の死角内であったことから、Ｂ船の存在に気付かなかった可能性があると考えられる。 Ｂ船は、姫路港東第１区において、西防波堤の内側で漂泊中、白色の全周灯等がなく、自船の存在を示していなかったことから、Ａ船と衝突したものと考えられる。 操縦者Ｂは、操縦免許を受有せず、海上衝突予防法の知識がなかったことから、白色の全周灯等を備えずに夜間の航行をしていたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、姫路港東第１区の西防波堤の内側において、Ａ船が北西進中、Ｂ船が漂泊中、船長ＡがＢ船に気付かず、また、Ｂ船が白色の全周灯等を備えず、自船の存在を示していなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ミニボート操縦者は、インターネットなどにより、海上保安庁のマリンセーフティガイド、社団法人日本舟艇工業会のミニボート入門者の	

	安全ガイドなどを参考にして安全に関する知識を深めること。 ・ミニボート操縦者は、ミニボートの取扱説明書をよく読み、航行区域や夜間航行などについて、事前に確認しておくこと。 ・船首方の死角を補う適切な見張りを行うとともに、他船はいないとの思い込みによる運航をしないこと。